Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem
Nr 3 Warszawa, 29 stycznia 1939 r. Cena numeru 10 gr.

# Jedziemy na FIS

Tygodnik turystyczny

## Narciarskie Mistrzostwa Świata FIS w Zakopanem

# Olimpiadą Zimową 1939

### *Zawody Międzynarodowej Federacji są największą imprezą narciarską na przestrzeni lat 1936 do 1940!*

Olbrzymi rozgłos jaki zyskały sobie zawody FIS, urządzane w tym roku w Zakopanem przez Polski Związek Narciarski, który otrzymał ten zaszczytny mandat na wiosnę 1938 r., jest wynikiem nie tylko wytężonej działalności propagandowej, nie tylko kolosalnych prac przygotowawczych, prowadzonych na terenie Zakopanego, lecz wynika również z własnego **ciężaru gatunkowego zawodów.**

Ostatnie wielkie zawody międzynarodowe w zakresie narciarstwa, które oglądała Europa, to właściwe zawody olimpijskie w Garmisch Partenkirchen, rozegrane w zimie 1936. Po nich były wprawdzie zawody FIS, rozegrane w zimie 1937 w Chamonix, lecz echo ich, zwłaszcza w Europie Środkowej i Wschodniej było słabe, tymbardziej, że były nielicznie obesłane.

Jeszcze gorzej przedstawiały się zawody FIS w roku ubiegłym, które w konkurencji klasycznej rozegrane były w Lahti w odległej i trudno dostępnej Finlandii, a w konkurencjach zjazdowych w Engelberg w Szwajcarii. Tu odległość była wprawdzie mniejsza, lecz podzielenie zawodów na dwie części musiało odbić się na ich sile atrakcyjnej.

W międzyczasie powstał w narciarstwie światowym konflikt między **Miedzynarodową Federacją Narciarską FIS** a **Międzynarodowym Komitetem Olimpijskim**, a to na temat amatorstwa nauczycieli narciarstwa.

Federacja stoi na stanowisku, że skoro nauczyciele ci **nie czerpią zysków** ze startowania w zawodach, nawet płatne udzielanie lekcji narciarstwa w niczym nie umniejsza ich amatorskiego charakteru jako zawodników. Na odmiennym stanowisku stoi Komitet Olimpijski, co w konsekwencji doprowadziło do **wyłączenia narciarstwa z oficjalnych rozgrywek olimpijskich.**

Wobec tak rozbieżnych opinii — jeśli nic nie zajdzie — nawet najbliższa zimowa olimpiada 1940, organizowana w Szwajcarii, może odbyć się **bez narciarstwa**, a więc wypadnie **zupełnie blado.**

W tej sytuacji zawody FIS 1939 r. urastają do skali **największej manifestacji narciarskiej na przestrzeni lat 1936 do 1940.** Zdają sobie z tego sprawę narciarze, i tutaj też należy szukać powodów tak licznego obesłania zawodów przez zagranicę, jak i olbrzymiego zainteresowania ze strony publiczności.

Narciarstwo polskie przygotowało się według swych najlepszych możliwości do roli, jaka mu przypadła. Przygotowania zakopiańskie **przewyższają pod niektórymi względami nawet przygotowania Garmisch - Partenkirchen,** oczywiście głównie dlatego, że miejscowość ta już przed tym była „uzbrojona".

Trzeba jasno powiedzieć, że pewne utrudnienie w tych przygotowaniach — zwłaszcza jeśli chodzi o trening zawodników — wniósł katastrofalny brak śniegu w Tatrach, ale **świeży opad ostatnich dni usunął ten mankament. Zawody zakopiańskie będą prawdziwą Olimpiadą narciarską. (z).**



## Pierwsza ekipa zagraniczna przybyła do Zakopanego

We czwartek w południe przybyła do Krakowa z kilkugodzinnym opóźnieniem wskutek wypadku pociągu berlińskiego ekspedycja francuska na mistrzostwa narciarskie świata w Zakopanem.

Jest to pierwsza drużyna zagraniczna, która przybyła na zawody FIS.

Na razie przyjechało 18 osób pod kierownictwem znakomitego zjazdowca Emile Allais z żoną.

Reszta drużyny francuskiej z przedstawicielami związku narciarskiego przybędzie do Polski w najbliższych dniach. Po 10-minutowym postoju pociąg z narciarzami francuskimi odjechał do Zakopanego.

Do Zakopanego Francuzi przybyli o godz. 17.46.

## Włosi i Węgrzy w Zakopanem

### Ekipa italska obsadza wszystkie konkurencje!

Federazione Italiana Sporti Invernali zawiadomiła, że zawodnicy włoscy będą startowali **we wszystkich konkurencjach** przewidzianych programem Zawodów FIS w Zakopanem. Zgłoszenia imienne przesłane będą w dniach najbliższych.

Związek Węgierski reprezentowany będzie przez 14 osób. Węgrzy przyjeżdżają 8 lutego br.

## W górach:

Pokrywa śnieżna:

| | |
|---|---|
| Kasprowy Wierch . . | 42 cm |
| Kalatówki . . . . . | 28 „ |
| Morskie Oko . . . | 20 „ |
| Kościelisko . . . . | 16 „ |
| Chochołowska . . . | 14 „ |
| Gubałówka . . . | 12 „ |




# LICZNY PRZYJAZD SKANDYNAWÓW

## Finowie i Szwedzi przybywają na zakopiańską „olimpiadę zimową“

Drużyna fińska w sile **20 osób** przybędzie do Zakopanego w dniu 11 lutego br. Drużyna szwedzka w sile **12—14 osób** pod kierownictwem dawnego trenera Polskiego Związku Narciarskiego Wilhelma Stolpe, przybędzie do Zakopanego w dniu 5 lutego br.

Uprzednio już **Związek Szwedzki** zawiadomił **Komitet Organizacyjny Zawodów**, że zjazdowcy szwedzcy: młodociana gwiazda ze Storlien — Mai Nilson oraz Hans Hansson przybędą do Zakopanego już w końcu stycznia br.

Zawody FIS w Zakopanem wzbudziły w kołach turystycznych Szwecji duże zainteresowanie, a poszczególne biura podróży zorganizowały szereg wycieczek zbiorowych, w których przybędzie do Zakopanego **około 400 osób.**

## Międzynarodowy Bieg Patroli Wojskowych

### *podczas zawodów FIS*

Z okazji Zawodów FIS organizowany jest dnia 17 lutego br. w piątek o godz. 10-ej **Bieg Wojskowych Patroli Narciarskich** w Konkurencji Międzynarodowej.

Udział w biegu zgłosiły następujące państwa. **Finlandia, Niemcy, Norwegia, Rumunia, Szwecja, Węgry i Włochy.** Możliwy jest także udział **Francji.**

# Hotel na kołach w Zakopanem

## 150 kwater na FIS w wagonach sypialnych

Liga Popierania Turystyki. która czuwa nad całokształtem obsługi turystycznej w Zakopanem podczas Zawodów FIS, liczy sie z ewentualnością, że w ostatniej chwili przyjedzie spora liczba niespodziewanych gości ż zagranicy, dla których należy trzymać w rezerwie pewna ilość odpowiednich kwater.

Problem ten został rozwiązany przy pomocy Towarzystwa Wagonów Sypialnych, które na okres Zawodów FIS dostarczy pewnej ilości wagonów sypialnych. Wagony te beda ustawione na dworcu kolejowym w Zakopanem i beda służyć **jako doraźny hotel.**

Do wagonów sypialnych dołaczony bedzie również wagon restauracyjny, umożliwiajacy mieszkańcom tego zaimprowizowanego hotelu pożywienie na mieiscu. Z wagonu restauracyjnego beda jednak mogli korzystać również ci, którzy nie mieszkają w wagonach sypialnych.

W ten sposób przybedzie Zakopanemu jeden **dodatkowy hotel** na pierwszorzednym poziomie, z restauracja, mogacy pomieścić i wyżywić około 150 osób.

Opłata za nocleg, śniadanie i kolacje w przedziale 1-osobowym wynosi zł. 9.— od osoby wraz z obsługa, w 2-osobowym zł 6.80 od osoby wraz z obsługa.

Wcześniejsze zamówienia na kwatery w wagonach sypialnych przyjmują biura podróży: Wagons Lits/Cook i Orbis. (w)




# Anglia, Kanada i Stany Zjednoczone A. P.

## na zawodach FIS-u w Zakopanem

Barwy **Kanady** będą reprezentowane na Zawodach FIS w Zakopanem w biegach zjazdowych przez **dwóch zawodników i jedną zawodniczkę.**

Kanadyjczycy przybędą do Zakopanego razem z drużyną szwajcarską dnia 6 lutego 1939 r. Drużyna kanadyjska zakwaterowana będzie razem z angielską w hotelu „Bristol“.

Anglia reprezentowana będzie w biegach przez **2 zawodników** i **pełną drużynę kobiecą** z jedną rezerwą. Drużynie towarzyszy prezes Klubu Narciarskiego Wielkiej Brytanii, **„Ojciec biegów zjazdowych“** Arnold Lunn, który 10 lutego przybędzie do Zakopanego, jako gość Polskiego Związku Narciarskiego. Nadto drużynie angielskiej towarzyszy dziennikarka Miss Holt-Needham.

Udział w zawodach zapowiedziała także **Ameryka.** Jako przedstwiciel Związku przybędzie Mrs. Alice Damrosch Wolfe, przewodnicząca Komitetu Narciarstwa Kobiecego, która przebywa obecnie w St. Anton w Tyrolu. Zgłoszenia szczegółowe jeszcze nie nadeszły.

# *Teraz kolej ...na kolej!*

Posypało się co niemiara wymyślań pod adresem kolei i to znowu jak przed rokiem tuż przed... Sejmem i znowu przez węzeł.

Poczynając od żalów, wypominań i pouczeń treści krytycznej, alarmistycznej, ironicznej, a kończąc na całych opracowaniach literackich w guście jednego z wileńskich organów, w którym sprawie kolei oddano istną jednodniówkę p. t. „Poświęcony planowaniu na kolejach“ z dwoma artykułami, listem od kolejarza, wierszem i dialogiem scenicznym!

Nigdy jeszcze troska o kolej nie zabolała więcej ogółu, jak z okazji ostatniego „zatkania węzła“.

Kiedy w tej sprawie zabierają głos już nie tylko recenzenci kolejnictwa, wyrobieni krytycy, ekonomiści i publicyści — lecz także politycy i poeci, niechże będzie wolno i nam, turystom, cośkolwiek w tej sprawie powiedzieć, zwłaszcza, że z koleją znamy się nie od dzisiaj i nasze nastawienie do niej było zawsze pełne konkretnych postulatów podciągania jej wzwyż.

Poświęcając słów kilka nie tyle **„planowaniu“** ile raczej **„wegetowaniu“** kolei — pozwalamy sobie z miejsca zauważyć. że sprawa dzieli się na dwa zupełnie odmienne rozdziały, jakimi są „budowa węzła“ i „anemia finansowa PKP“, przyczym doszukiwanie się między nimi związku z przeorganizowaniem się życia politycznego w Polsce jest tak pospolitym anachronizmem i dowolnością, że na odbijanie opartych na tym zarzutów szkoda czasu i atłasu.

Przecież węzeł buduje biedna kolej polska **lat już kilkanaście** i bardzo jeszcze daleko jest do jego ukończenia. W ciężką anemię finansową wpadły koleje polskie już od lat co najmniej siedmiu, kiedy Ozonu jeszcze nie było: jakież tedy podstawy do wplatywania polityki antyozonowej do spraw kolei?

Jeśli chodzi o węzeł — można do dzisiaj spotkać się ze zdaniem, że dworce podmiejskie powinny wyjść poza peryferie miasta i że tunel, szkodzi Warszawie jako miastu, bo obcy przesiadaliby się, nocowali i dopiero jechali dalej.

Te zarzuty były już rozpatrywane najszczegółowiej przed jakąś ćwiartką wieku. Jesteśmy zdania, że ich ekshumacja nadaje się chyba do wypracowań uczniowskich w szkółkach. Najlepiej byłoby rozpisać ankietę powszechną w pociągach podmiejskich elektrycznych, żeby wypowiedzieli się mieszkańcy osiedli i podmiejskich co wolą: wysiadanie w Wawrze lub Służewcu, czy na dworcu głównym? Co się zaś tyczy ruchu dalekobieżnego — to trzeba pamiętać, że nie mamy ani monopolu, ani też nie leżymy zawsze na najkrótszej i najszybszej drodze tranzytu, a dzisiaj w rozkładach jazdy walczy się o **każdą godzinę szybkiego połączenia,** skracającego drogę i czas jazdy.

Jeśli kto inny planistom zarzuca, że „po co elektryfikacji“ kiedy mamy dosyć węgla — ten chyba nie wie, że prąd czerpiemy z węgla. A gdyby pochodził on z wody — wzbogacałby nas jeszcze więcej. W każdym razie graniczy z naiwnością kwestionowanie elektryfikacji węzła o tak gęstym ruchu, gwałtownie narastających potrzebach masowego, częstotliwego, szybkiego i dogodnego przewozu. Trudno udzielać tu lekcji ekonomiki

Niemniej naiwny jest zarzut, że kolej elektryczna podczas wojny zawiedzie a więc po co ją budować Może w takim razie przywrócimy naftę i świece dla codziennej iluminacji miast w czasie pokoju. Bo w czasie wojny i elektrownie i gazownie — mogą być uszkodzone. Odsyłamy ostrożnisiów do Niemiec, Włoch, Francji i Anglii — gdzie jednak wszyscy nadal elektryfikują nie tylko metra i koleje podmiejskie, lecz **także sieć dalekobieżną.** Zapewne kraje te nie popełniły błędu planistycznego, idąc na elektryfikację kolei. Trudno głodzić się w pokoju na wypadek wojny.

# Turystyka w gospodarce narodowej

## zajmuje dziś miejsce poczesne i ważkie!...

### oświadczył Minister Komunikacji płk. Ulrych na Sejmowej Komisji Budżetowej

Zagadnienia turystyki, zyskały w ciągu ostatnich kilku lat w Polsce **na znaczeniu i aktualności,** zajmując w całokształcie gospodarstwa narodowego **miejsce poczesne i ważkie.** Zagadnienia te sprowadzają się w zakresie działalności Ministerstwa Komunikacji do 3-ch zasadniczych elementów: ruchu masowego, inwestycyj turystycznych i propagandy.

W zakresie ruchu masowego dokonał się w ciągu ostatniego trzechlecia zasadniczy zwrot i **olbrzymi krok naprzód** przez powstanie Ligi Popierania Turystyki, organizacji pod względem prawno-formalnym wprawdzie społecznej, lecz faktycznie będącej organem wykonawczym zespolonym ściśle z koleją, spełniającym rolę jej handlowego ramienia w dziedzinie turystyki.

Liga swą akcją akwizycyjną przyczyniła się **do poważnego wzrostu przewozów turystycznych na PKP** we wszystkich jego postaciach.



Akwizycja następuje w dwojakiej formie: przy pomocy pociągów popularnych i t. zw. kart uczestnictwa. Ilość turystów przewiezionych w ruchu masowym wzrosła w 1938 r.

### z 320.000 do 1.215.000 turystów

Gdy ruch turystyczny tak silnie się rozwinął zaszła konieczność pracy wtórnej t.j. jego obsługi.

Na pierwsze miejsce wysuwa się tu sprawa szeroko zakrojonej rozbudowy Zakopanego, polegającej na wyposażeniu tego uzdrowiska w szereg specjalnych, nieistniejących dotąd w Polsce urządzeń sportowo - turystycznych.

Mając do wyboru rozproszenie będących do dyspozycji kwot na szereg drobnych prac w różnych punktach kraju, lub **skoncentrowanie się w jednym punkcie,** zdecydowałem ześrodkowanie większości zmobilizowanych sum na odcinku podtatrzańskim. Myślą przewodnią było tu uczynienie z tego najbardziej atrakcyjnego ośrodka turystycznego Polski, stacji wysokogórskiej, stojącej na takim poziomie, by **była zdolna do skutecznej konkurencji międzynarodowej** oraz by odpowiadała wymaganiom tej części publiczności polskiej, która szuka za granicą komfortu, wygody i atrakcji. Obydwa te zagadnienia mają swój wyraźny aspekt gospodarczy, idą bowiem w kierunku **uaktywnienia bilansu płatniczego.**

Muszę tu wspomnieć, że poważnym bodźcem do realizacji tych wszystkich inwestycyj w Zakopanem były

### Narciarskie Mistrzostwa Świata

zapowiedziane na luty 1939 r. w Zakopanem. Olbrzymie propagandowe znaczenie tej imprezy jest oczywiste dla każdego, kto obserwował odgłos niedawnej Olimpiady odbytej w Niemczech lub innych podobnych imprez.

Działalność inwestycyjna Ligi Popierania Turystyki nie ograniczyła się jednak w Zakopanem, lecz objęła całą Polskę. Domy turystyczne w **Sławsku, Siankach,** hotel masowy w **Gdyni,** wyciąg narciarski w **Sławsku,** kolej górska w **Krynicy,** oraz szereg biur informacyjnych w **Zakopanem, Krynicy, Gdyni, Wiśle, Worochcie, Cieszynie Zach.** — oto efekt tej działalności.

W roku bieżącym działalność inwestycyjna Ligi obejmie nowe tereny, przyczyniając się do ich gospodarczego podniesienia. Między innymi Liga Popierania Turystyki przystępuje do

**zagospodarowania naszych jezior,**

oddając na wiosnę b.r. społeczeństwu **nowoczesny hotel turystyczny** z urządzeniem dla sportów wodnych **nad jeziorem Necko** w Augustowie.

Jeszcze zagadnienie — organizacji turystyki w Polsce.

Stopniowo i w Polsce turystyka urasta **do rozmiarów gałęzi gospodarstwa narodowego,** wykazującej milionowe obroty, koniecznym jest zapewnienie jej należytych ram rozwojowych i opieki ustawodawczej. W tym kierunku idą prace przygotowawcze mego resortu, a pierwszym krokiem będzie powołanie do życia

**Państwowej Rady Turystycznej,**

której zarys organizacyjny został już zgodnie z mą zapowiedzią w roku ubiegłym — przygotowany i rozesłany do wypowiedzenia się zainteresowanym czynnikom. Z chwilą ukonstytuowania się tej Rady, ruszy z miejsca sprawa dalszych norm prawnych z tego zakresu, któe przyczynią się do dalszej **racjonalnej i zdrowej rozbudowy** całego zagadnienia.

## Skasowanie napiwków w hotelach i pensjonatach

Min. przemysłu i handlu wydał okólnik, polecający uwidaczniać w cenniku każdego hotelu i pensjonatu wysokość opłat procentowych na rzecz służby.

Jedynie w wypadku, kiedy gość wyrazi życzenie bezpośredniego opłacenia usługi, nie będzie mu doliczany procent na rzecz służby do rachunku.

---

Węzeł jest tedy potrzebny, pożyteczny, konieczny. Mankamentem jego jest natomiast rzecz zupełnie inna. To mianowicie, że **nie jest gotowy,** że jest dopiero w części zbudowany. Że ruch na nim nosi wszelkie cechy ruchu prowizorycznego i tymczasowego, bez odpowiedniego dworca, bez odpowiedniej szerokości tunelu, bez oddzielenia torów podmiejskich i odległych. Z niegotowości, prowizoryczności wynika **niewłaściwe zmieszanie ruchu odległego i bliskiego** na jednych torach. A o tym, że chodzi o prowizoryczność, nikt nie wie, bo niepomna swej propagandy kolej — nikomu nie mówi i nie mówiła. Zdaje się ludziskom, że to tak już będzie zawsze.

Drugą konsekwencją prowizoryczności jest — jeszcze eksperymentalność niektórych urzadzeń, brak własnych doświadczeń z nimi, oparcie się na doświadczeniu cudzym. Byłoby nie na czasie mówić o szybkim postępie budowy dworca centralnego, natomiast wielką niesprawiedliwością byłoby odmówienie kolei, że elektryfikację węzła przeprowadziła stosunkowo szybko.

Nie czekając ukończenia otwierano linię za linią, aby tylko przyspieszyć dobrodziejstwo skróconych o 1/3 przebiegów. W tych warunkach szybkiego przerzucenia się z trakcji na trakcję, zamówień robionych bez doświadczeń własnych — nie można było uniknąć różnych przeoczeń, mimo korzystania z porad, gwarancyj i doświadczeń czołowych firm dostawczych i czołowych kolei obcych. A więc choroba dziecięctwa.

Przy mniejszym mrozie stanął w podobnych warunkach pewnego dnia cały świeżo zelektryfikowany dworzec mediolański. Należy zaznaczyć, że w Warszawie zeszły się ze sobą w jedną: instalacja elektrycznej trakcji, przebudowa stacyj, elektryfikacja blokady, znaczne wzmożenie ruchu. wprowadzenie nowego taboru.

Wszystkie te trudności dałyby się zapewne w mniejszym stopniu odczuć — gdyby — gdyby nie ów punkt drugi: **olbrzymia anemia finansowa,** uniemożliwiająca budowę jeszcze szerzej ujętą. od razu na cztery tory, nie etapami, od razu z ogrzewanymi elektrycznie zwrotnicami, od razu „na całego".

I tu zachodzi ścisły związek z przyczyną drugą, barldziej istotną, obecnej wegetaci gospodarczej kolei, której źródło to **wieloletni wyzysk kolei przez gospodarczą politykę „zaciskania pasa"**, poparta swego czasu potężną falą opinii publicystycznej, bez wszelkiej apelacji i możności kontrargumentacji.

Nieodbudowaną jeszcze, mało wyposażoną w urządzenia i materiał techniczny kolei uderzono w porze, gdy zmagała się i tak z trudem z kryzysem gospodarczym, nowymi zupełnie nieobliczalnymi i zgubnymi ciężarami, które jak wykazała rzeczywistość — nie zdały się bynajmniej życiu gospodarczemu w tej mierze jak to zamierzano.

Błąd główny, nie do darowania polegał tu głównie na tym, że w dobie kiedy inne koleje otrzymały prawo do niewielkich podwyżek taryf, jako przedsiębiorstwa na których wskutek kryzysu spadła wydajność obiektów, a które nie mogą kurczyć słabo wyzyskanego aparatu jak n.p. fabryki (zamykające część warsztatów — narzucono kolejom PKP zupełnie błędną koncepcję **zniżki generalnej taryfy towarowej.**

Fakt ten, który wprawił w zdumienie obce zarządy kolejowe — narzucono kolejom polskim na podstawie fałszywej doktryny w sposób zdecydowany z końcem 1935 r., żądając do już poświęconych około 120 milj. zł wpływów rocznych — nowych 80 milj. zł. które ostatecznie zachwiałyby podstawami finansów kolejowych.

Potaniały wprawdzie wskutek takiej zniżki generalnej banan o 2 grosze na kilogramie, mięso o 2—3 grosze, jajko o 1/4 grosza, — lecz za to w jednym roku **skreślono kolei 3/4 jej kapitału obrotowego i 3/4 jej zamówień taborowych.** Na ludziach i płacach — nie wolno i nie było już co oszczędzać, zwłaszcza przy wzroście przewozu.

Gdybyż ta niefortunna zniżka dotyczyła niektórych artykułów n.p. takiego węgla, czy cegły — można by przynajmniej oglądać rezultaty gospodarcze tego posunięcia. Lecz uparte doktrynerstwo uzyskało zniżenie generalne, które wpędziło trochę grosiwa tylko do kieszeni pośredników przewozowych — a natomiast **zakorkowało beznadziejnie możliwości odbudowy kolei,** ba, nawet przystosowania się jej do postępującego wzrostu przewozowego, do obsłużenia wzrastającej koniunktury.

# Jak propagowaliśmy zakopiański FIS?

## Setki tysięcy broszur, plakatów i ulotek odkryły piękno polskich gór

Polska propaganda turystyczna za granicą, prowadzona jak wiadomo — przez Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji, stała w bieżącym sezonie zimowym **pod znakiem zawodów FIS.**

Impreza ta dla wielu względów nadaje się szczególnie do tego, by uczynić z niej taran propagandowy, wybijający młodej polskiej turystyce okno na świat.

Pierwszym z tych powodów jest przede wszystkim olbrzymia popularność narciarstwa, jako sportu, któremu hołdują milionowe masy. W tych warunkach zawody o mistrzostwo świata mają swój oddźwięk w olbrzymich masach. które dowiadują się dzięki nim o istnieniu Polski, jej gór i głównej stacji górskiej.

Drugim względem jest okoliczność, że w zawodach tego rodzaju startują **przedstawiciele wielu państw,** (wedle obecnych zgłoszeń 17), dzięki czemu tych kilkanaście państw interesuje się szczególnie zawodami, szuka o terenie na którym się one rozgrywają bliższych danych, wysyła specjalnych sprawozdawców prasowych i radiowych, z relacji których wiele wiadomości o Polsce i Tatrach przeniknie do świadomości czytelników i słuchaczy zagranicznych.

Dalszym ważnym argumentem uzasadniającym szczególnie silną propagandę takiej imprezy jest wzgląd na okoliczność, że rozgrywa się ona na terenie, który i bez zawodów jest **główną atrakcją turystyczną Polski.** Cudzoziemiec, który dowiedział się o Zakopanem z okazji zawodów FIS, będzie mógł je odwiedzić niezależnie od zawodów, stając się tym mile widzianym i upragnionym turystą obcym.

Wreszcie względy czysto u t y l i t a r n e. Uzyskanie dla jakiej kolwiek stacji klimatycznej tak olbrzymiej reklamy prasowej, jaką zyskuje ona z okazji zawodów o rozmiarach FIS-u. jest nie do opłacenia. **Setki i tysiące** wzmianek i artykułów prasowych, napływających z całej Europy w postaci wycinków, to o l b r z y m i k a p i t a ł, jakiego nie zmobilizowano by nigdy z funduszów propagandowych.

Z tych wszystkich względów Ministerstwo Komunikacji skoncentrowaoł swój wysiłek propagandowy na bieżącą zimę na zawodach FIS.

Na czym polegała ta propaganda?

Już wczesną wiosną ub. roku wydano specjalną broszurę **w 16 językach i nakładzie 30.000 egz.,** która miała za zadanie zainteresowanie sfer narciarskich całego świata zawodami. Bez udziału jak największej liczby zawodników, zawody nie miałyby należytej siły atrakcyjnej, toteż w kierunku ich pozyskania szedł pierwszy wysiłek.

Następny atak, na razie pośredni, przypuszczono do publiczności. W **400.000 ulotek,** wydanych na sezon letni w **czterech językach,** a propagujących **Warszawę, Kraków, Tatry i Krynicę,** umieszczono odpowiednie awizo. zapowiadające zawody FIS. Podobne awizo ukazało się w letnim numerze periodyku „Polska", wychodzącym w nakładzie 20.000 egz.

Na jesieni rozpoczął się atak bezpośredni. Wydano **15.000 plakatów,** głoszących w **16 językach** o miejscu i dacie tej światowej imprezy. Wydano jej szczegółowy program, połączony z ogólnymi wiadomościami o Zakopanem w **100.000 egz. i 5 językach.**

Poza tym w broszurze, propagującej tereny narciarskie Polski w ogóle („Śnieg i Słońce w Polskich Górach"), poświęcono dwie strony zawodom FIS. Broszura ta rozeszła się **w 50.000 egz. i 5 językach.** Zimowy numer „Polski" poświęcono w dużym stopniu Zakopanemu i zawodom FIS, których plakat zdobi okładkę tego numeru. Jest to dalszych **20.000 druków,** propagujących zawody.

Niezależnie od tych wydawnictw oficjalnych, **dziesiątki tysięcy broszur i ulotek** zostało wydanych przez b i u r a p o d r ó ż y, a zwłaszcza zagraniczne oddziały „Orbisu", które w dużym stopniu prowadzą kolportaż wydawnictw propagandowych za granicą.

Za staraniem tych placówek ulokowano za granicą około **20 filmów propagandowych** o Zakopanem i Tatrach jako terenie zawodów FIS.



*Stadion narciarski pod Krokwią*

# „Na tle tysiącletniej kultury budujemy nową Polskę"

## Turystyka polska na Wystawie nowojorskiej

Zbliżająca się tegoroczna **Wystawa światowa w Nowym Jorku** i przygotowania do niej wzbudzają coraz większe zainteresowanie. Wszystkie państwa, biorące udział w wystawie, prześcigają się w wysiłkach, by wystąpić jak najokazalej.

Nic dziwnego. Wystawa taka, to **potężny czynnik propagandowy** dla narodów, biorących w niej udział. Stwarza ona w y ś m i e n i t ą o k a z j ę, by pokazać światu **czym się było, czym się jest i czym się może być.**

Polska również okazji tej nie bagatelizuje. Poważną rolę propagandową odegra w tym wypadku dział, poświęcony **turystyce polskiej i komunikacji.**

Przygotowania są w pełnym toku. W sali poświęconej turystyce, znajdą pomieszczenie stoiska: Linii Gdynia — Ameryka, Polskich Kolei Państwowych, „Lotu" oraz informacji turystycznej.

Hasłem wystawy nowojorskiej będzie **„Świat jutra",** a hasłem naszym na wystawie: **„Na tle tysiącletniej kultury budujemy nową Polskę".**

W myśl tego hasła znajdą w dziale turystyki pomieszczenie liczne fotografie naszych zabytków architektonicznych w Krakowie Warszawie. Gnieźnie, Jasnej Górze i i. oraz szereg eksponatów, a więc: odlew drzwi katedry gnieźnieńskiej. model Starej Warszawy, dawne herby Krakowa i Warszawy, model słynnego globusu jagiellońskiego itd.

Licznie też będzie reprezentowana polska sztuka ludowa i polskie łowiectwo.

Druga część sali poświęcona będzie **Nowej Polsce.** Zobrazowane tu będą wysiłki państwa w kierunku udostępnienia szerokim warstwom młodzieży — turystyki i sportów.

Znajdą się więc w tym dziale materiały ilustrujące nasz dorobek w dziedzinie lotnictwa i szybownictwa, poparte modelami **aparatów RWD6, RWD5 bis** oraz **szybowcem „Orlik".**

Wiele miejsca poświęcone będzie narciarstwu, na którego zobrazowanie złożą się liczne fotografie **terenów narciarskich, najnowszych inwestycji, Mistrzostw Świata FIS,** wreszcie nasz **sprzęt narciarski i nagrody FIS.**

W dziale turystyki letniej ujrzą wszyscy fotografie ze szlaków kajakowych, Jezior Augustowskich, spływów, wreszcie model jachtu jeziorowego, widoku z Polesia i in.

Całość pokazu kończyć będzie **Apoteoza Młodej Polski.**

Na konarach potężnego dębu rozmieszczone będą widoki z **nowej Gdyni** i budującego się **C.O.P-u,** obok których znajdzie się piękne panneaux, oparte na motywie **bitwy morskiej pod Oliwą.** Na tejże ścianie uwidocznione będzie hasło wyżej wymienione.

W dziale PKP znajdą pomieszczenie zdjęcia inwestcji kolejowych, 2 modele parowozów polskiej konstrukcji i 2 modele wagonów motorowych.

Na całość ogólną złoży się zgórą **50 olbrzymich zdjęć z Polski i ponad 50 eksponatów.**

Część eksponatów jest **już gotowa** i znajduje się na miejscu. Reszta wysłana będzie do N. Jorku **2 marca br.**

Nad całością czuwa **Centralne Biuro Projektów i Studiów Ministerstwa Komunikacji,** pod kierunkiem inż. Al. Kodelskiego przy współudziale inżynierów: Skolimowskiego, Głogowskiego i Hryniewicza. Ci dwaj ostatni są autorami pracy nagrodzonej i nagrodą na konkursie na pawilon polski w Nowym Jorku.

---

Cyfry krytyków politycznych są niestety prawdziwe, przedstawiają się nawet smutniej, niż przypuszczają. Kolej wozi dzisiaj blisko 100% tego co w 1928 r, lecz wpływu ma tylko 60% z tego najlepszego roku finansowego gospodarki kolejowej. Zmarnowany został finansowy wynik postępu koniunkturalnego.

Z tej sytuacji wyjście musi być oczywiście znalezione. Zarząd kolei zabrał się energicznie do usuwania różnych obciążeń przewozowych, nie niszcząc rzetelnej akwizycji, obwarowując ją tylko właściwie. Od lat 3 odrzuca kategorycznie leżące w społeczeństwie żądania nowych przywilejów przejazdowych stanowych i ich pogłębiania, zastąpił przejazdy **nawet służbowe,** urzędowe — płatnymi r y c z a ł t e w o. Usunął n i e p r a w d o p o d o b n ą t a n i z n ę w przejazdach podmiejskich. Teraz czas nadchodzi, aby przeprowadzić **gruntowną rewizję taryfy towarowej,** bo po znacznym zniżeniu deficytu z ruchu osobowego — w tej dziedzinie nie można już przeprowadzić dalszej oszczędności.

Zaciśnięcie pasa musi być obluzowane. Kolej musi być ratowana drogą w z r o s t u w p ł y w ó w **z ruchu towarowego,** a także musi być jej dozwolonym zaciągnięcie **racjonalnej pożyczki taborowej.** Traktowanie kolei na równi z innymi przedsiębiorstwami przewozowymi bez uwzględnienia w niej ogromnych konieczności kapitalizacyjnych — nie da się utrzymać.

Czekanie z tym przez jeszcze trzy lata wydaje się niemożliwością.

Pamiętajmy na przykład dany nam przez nas samych i cudzoziemców.

Po wojnie 1919 r. zaczęły tak Polska jak i Niemcy budowę nowej ery gospodarczej od budowy, odbudowy, skrzepnięcia kolei, Sowiety zaś od zniszczenia aparatury i organizacji kolejowej. Już w rok później można było się przekonać jak kto na tym wyszedł. Sowiety do dzisiaj mają biedę z kolejami. Niemcy spłaciły miliardy długów przez kolej, a potem zaczęły z tego budować autostrady. Nasza nieodbudowana w całości, technicznie mało wyposażona kolej — nie może spełnić bez „zatkań" swej roli jeśli renesansu gospodarki **nie zaczniemy od renesansu kolei.**

Dajmy więc kolei niezwłocznie przyzwoite, należne jej wpływy i fundusze na ten cel.

„TURYSTA".

# Od Tatr po Czarnohorę

## pojedziemy wzdłuż Karpat pociągiem raidowym

Tuż po ukończeniu Narciarskich Mistrzostw Świata wyruszy z Zakopanego dnia 20 lutego wieczorem **podkarpacki raid kolejowo - narciarski.**

Trasa raidu obejmuje tym razem skróconą **5-dniową turę z Zakopanego** przez **Krynicę** i **Sławsko** do **Worochty**, skąd powrót do **Krakowa.**

Cena udziału w raidzie wynosi zł 135 i obejmuje bezpłatny przejazd do Zakopanego II klasą, przejazd całą trasą raidu z całkowitym utrzymaniem przez 5 dni i bezpłatny powrót z Krakowa do miejsca zamieszkania. Ponadto uczestnicy korzystać mogą z bezpłatnego jednorazowego przejazdu koleją górską w Krynicy w obie strony i dowolnych przejazdów na wszystkich kolejach linowych i górskich z 33 proc. zniżką za okazaniem biletu raidowego.

Uczestnicy raidu pomieszczeni będą w specjalnie dostosowanych wagonach 2 klasy z podnoszonymi oparciami. W każdym przedziale po 4 osoby. Dla każdego uczestnika przydzielony jest koc, poduszka i 2 prześcieradła, tak że w porze nocnej każdy uczestnik ma zapewnione miejsce do leżenia i kompletną pościel. Za dopłatą **Zł 60.—** od osoby można otrzymać miejsce w dwuosobowym przedziale w **wagonie sypialnym.**

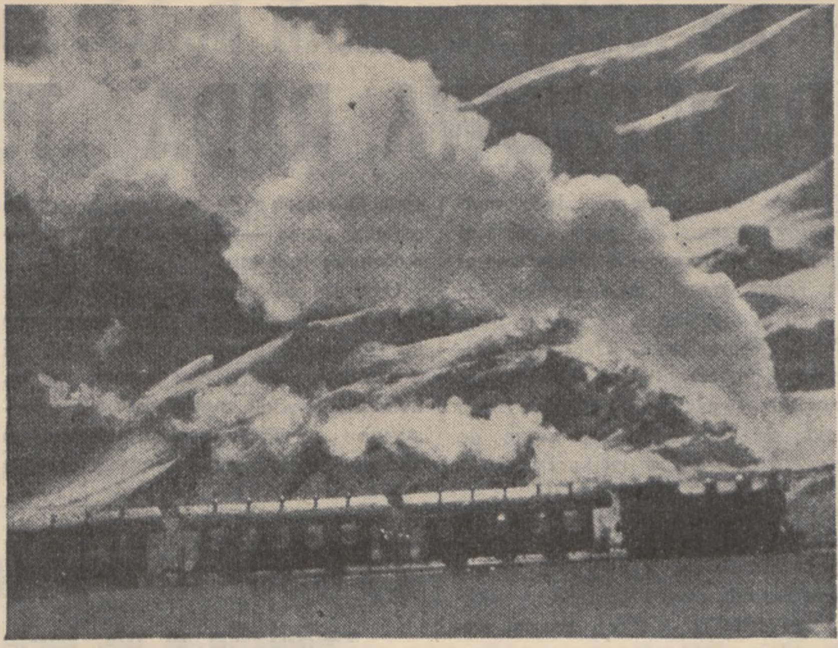
Do pociągu dołączony jest wagon restauracyjny gdzie będą wydawane posiłki według programu. Poza tym wagon restauracyjny służy jako **wagon klubowy.**

W specjalnie urządzonym wagonie posiadającym **coctail - bar** urządzane będą dancingi i pokazy filmowe. Wagon wyposażony jest w aparaturę dźwiękową.

W pociągu znajdować się będzie **wagon kąpielowy,** w którym uczestnicy będą mogli korzystać z wanien i natrysków. Opłata za wannę Zl 1.— za natrysk natrysk Zl 0.50.

W osobnym wagonie mieścić się będzie przechowalnia nart, sklepik narciarski oraz wypożyczalnia nart i saneczek.

Zgłoszenia przyjmują i udzielają bliższych informacji: Biura Podróży: Orbis, Francopol, Wagons Lits-Cook — Tow. Krzewienia Narciarstwa, Kraków — Piłsudskiego 13 i Biuro Turystyczne L.P.T. w Zakopanem, ul. Kościuszki, tel. 11-46.



*W drodze do zimowego raju*



*Wnętrze wagonu barowego P.K.P.*

# INSTYTUT GOSPODARKI TURYSTYCZNEJ

## powinien powstać w Warszawie

W okresie powojennym, kiedy na arenie europejskiej zjawiły się nowe państwa turystyczne zgniecione kryzysem ekonomicznym a szukające w tej gałęzi życia gospodarczego poprawy ekonomicznej, rozpoczęła się silna rywalizacja pomiędzy państwami starymi turystycznie (Szwajcarią, Francją, Italią) a młodymi (do których należy zaliczyć Niemcy, Węgry, dawniej Austrię, Czechosłowację, oraz Jugosławię, Polskę, Rumunię i kilka innych) o zastępy **turystów amerykańskich i europejskich** z basenu północnozachodniego.

Ograniczenia dewizowe, wahania walut, umowy handlowe, utrudnienia paszportowe stały się aktualnymi instrumentami w polityce turystycznej, liczne zaś sposoby propagandy magnesem przyciągającym turystów z zagranicy. Do prowadzenia gospodarki turystycznej potrzebna stała się fachowa wiedza. Jeśli do tego dodamy ogromny rozwój **turystyki wewnętrznej,** jej znaczenie społeczne i kulturalne, zastosowanie jej dla celów propagandowych w państwach totalnych, — łatwo zrozumiemy, iż koniunktura dla fachowców gospodarki turystycznej stała się szczególnie korzystna.

Tym sobie należy tłumaczyć, iż obok nielicznych wykładów w szkołach handlowych i technicznych przed wojną, gwałtownie wzrosły zainteresowania naukowe sprawami turystycznymi w latach ostatnich.

Pierwsza katedra powstała w **1927 r.** na uniwersytecie **w Rzymie,** (nazwana katedrą narodowej gospodarki turystycznej), którą powierzono prof. Mariottiemu.

**W Niemczech** powołano do życia w 1930 r. specjalny instytut badawczy przy Wyższej szkole handlowej, następnie rozwiązany w 1934 r. z powodu niezbyt aryjskiego jego kierownictwa.

Powstały liczne katedry przy Wyższych Szkołach Technicznych i Handlowych w **Szwajcarii, Niemczech, Italii i Francji.** W Niemczech istnieją specjalne dwa instytuty komunikacyjne w **Lipsku** i **Bonn,** zajmujące się również zagadnieniami turystyki.

W Szwajcarii planuje się założenie katedry w **Zürichu,** poświęconej zagadnieniom turystyki międzynarodowej, celem zapewnienia temu krajowi w ten sposób pierwszeństwa w sprawach turystycznych. Przy urzędach turystycznych powstały specjalne komisje badawcze w Szwajcarii, Niemczech, Italii i in.

Również w Polsce coraz silniej daje się odczuwać potrzeba placówek naukowych, poświęconych zagadnieniom turystycznym. Coraz żywiej rozwijający się ruch turystyczny, a z nim i odpowiednia gospodarka, wymagają właściwego ujęcia dla zapewnienia jej racjonalnego rozwoju. Studia muszą mieć charakter praktyczny. Na rozwiązanie czeka **polityka turystyczna, którą winno się prowadzić** w Polsce przy obecnej sytuacji międzynarodowej i wzroście potrzeb turystyki wewnętrznej. Rozpoczęta akcja inwestycyjna głównie z kapitałów państwowych wymaga **dalszego planowego ujęcia.**

Plan inwestycyjny staje się palącą potrzebą. Również w minimalnym zakresie prowadzone są badania nad rentownością urządzeń turystycznych, często bardzo kosztownych. Nie jest należycie postawiona sprawa organizacji turystyki w Polsce, nie prowadzi się żadnej krytyki naszych umów handlowych obejmujących turystykę, nie żąda się umów kompensacyjnych ściśle turystycznych. Nie istnieje dotąd **ustawa o popieraniu turystyki** w Polsce, mimo iż wiele krajów w Europie już na tę ustawę zdobyło się.

Wyliczenie tych kilku kapitalnych zagadnień wskazuje, jak wielką rolę mogą odegrać badania w tym kierunku oraz jak poważny mają zakres działania. Ośrodek naukowy w Polsce może być związany albo z katedrą na jednej z wyższych uczelni, albo z Muzeum Komunikacyjnym w Warszawie, lub może być utworzony specjalny instytut gospodarki turystycznej, nie związany z żadną uczelnią.

Ze względu na centralne władze państwowe, siedziby centrali towarzystw i organizacji turystycznych, istniejące Muzeum Komunikacyjne oraz ośrodek dyspozycyjny dla planowania krajowego, placówka naukowa dla spraw turystycznych, winna powstać przede wszystkim w **Warszawie.**

Istniejące Studium Turyzmu na Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie wyposażone w zbyt szczupłe środki posiada ograniczone możliwości w tej dziedzinie. Dlatego szczególnie aktualna staje się sprawa zorganizowania dobrze wyposażonego ośrodka badań naukowych nad zagadnieniami **turystycznymi w Polsce.**

# Na jakich zasadach będzie zorganizowana PAŃSTWOWA RADA TURYSTYCZNA

W pierwszym numerze „Jedziemy" podaliśmy pierwsi z prasy polskiej wiadomość o utworzeniu **Państwowej Rady Turystycznej,** jako organu doradczego w sprawach turystyki przy Ministrze Komunikacji. Ostatnio Ministerstwo Komunikacji rozesłało do szeregu władz, organizacji i stowarzyszeń projekt składu Rady, wzywając do wypowiedzenia się w tej sprawie.

Jak podawaliśmy Rada miałaby się składać **z 5 grup.** Do pierwszej weszliby **przedstawiciele ministrów:** spraw wewnętrznych, zagranicznych i wojskowych (PUWF i PW), skarbu, wyznań religijnych i oświecenia publicznego, przemysłu i handlu i opieki społecznej oraz Nacz. Dyrekcji Lasów Państwowych, Funduszu Pracy i Pol. Inst. Rozrachunkowego.

Do drugiej weszliby przedstawiciele **organizacji turystycznych** a więc stowarzyszeń turystycznych jak np. Pol. Zw. Narciarskiego i Kajakowego, P. Touring Klubu, Pol. Tow. Krajoznawczego, zrzeszeń fachowych jak Liga Popierania Turystyki i mający być utworzonym Związek Związków Popierania Turystyki, wreszcie organizacji postronnych jak np. Świat. Zw. Polaków z Zagranicy i in.

Trzecia grupa to organizacje **przemysłu turystycznego** a więc hotelarstwa, uzdrowisk, biur podróży, linii żeglugowych i Związku Izb Handlowo-Przemysłowych.

W czwartej grupie znajdą się organizacje **reprezentujące teren,** a więc związki Miast i Powiatów R. P. oraz towarzystwa regionalne Ziem Wschodnich, Górskich i Zachodnich. Wreszcie ostania grupa — to **10 ekspertów powołanych imiennie.**

Ostatnio Minister Komunikacji, płk. Ulrych zapowiedział w swym exposé na sejmowej komisji budżetowej, że **utworzenie Rady jest rzeczą bliską,** należy się więc spodziewać, że ukonstytuowanie Rady nastąpi **wkrótce po zawodach FIS,** obsorbujących obecnie bardzo silnie kierownicze koła turystyczne.

Rada będzie pracować na posiedzeniach plenarnych i w komisjach. Należy oczekiwać, że jedną z pierwszych prac Rady będzie przygotowanie **zasadniczych ustaw organizacyjnych turystyki polskiej,** której rozwój zależy w dużym stopniu od utworzenia odpowiednich ram. (z).

## Program wycieczek popularnych *Związku Propagandy Turystycznej* m. st. Warszawy

**ZAMEK KRÓLEWSKI**

Zbiórka o godz. 10.45 w lokalu Związku Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy — pl. Teatralny róg Wierzbowej.

**MUZEUM KOMUNIKACJI**

Dział zniszczeń wojennych i odbudowy, mechaniczny, ruchu, sygnalizacji oraz nowootwarte działy: dróg kołowych i dróg wodnych. Zbiórka o godz. 10.45 w lokalu Związku Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy.

Zapisy na powyższe wycieczki oraz wszelkie bliższe informacje w Związku Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy — pl. Teatralny róg Wierzbowej, codziennie w godz. 8—18, tel. 666-44. Radioabonenci oraz pracownicy instytucyj, organizacyj i firm będących członkami Z. P. T., korzystają z ulgowych biletów wycieczkowych.

## 27000 indywidualnych turystów
### zwiedziło w ub. lecie nasze kresy wschodnie

Corocznie organizowana przez LPT impreza **„Lato na Ziemiach Wschodnich"** wykazywała dotychczas dosyć stałą frekwencję turystów, których cyfra wahała się między 10 a 13-ma tysiącami osób.

W roku 1938 nastąpił nagły skok tej frekwencji i jak wykazują cyfry, zestawione na podstawie ilości sprzedanych kart uczestnictwa, w czasie od 15 czerwca do 30 września **27 tysięcy indywidualnych turystów** odwiedziło Ziemie Wschodnie, nie licząc wycieczek zbiorowych i pociągów popularnych.

Systematyczna propaganda wysokich walorów turystycznych tej części Polski, prowadzona intensywnie i konsekwentnie przez Ligę Popierania Turystyki i T-wo Rozwoju Ziem Wschodnich wydała wreszcie owoce. Ziemie Wschodnie stały się modne w ruchu turystycznym i wszystko przemawia za tym, że ruch ten stale będzie przybierał na sile. (w).

## Udział Rumunów na FIS

Związek Rumuński nie sprecyzował dotychczas zgłoszenia. Będzie on reprezentowany przez **4-ch zawodników i 2-ch przedstwicieli Związku.** Data przyjazdu nie jest narazie znana.

## Monopole propagują FIS
### Papierosy i zapałki na okres Mistrzostw Świata

W akcji propagandowej Mistrzostw Świata poważną rolę odgrywają **Monopole: Tytoniowy i Zapałczany.**

Oto nie dawno ukazały się w sprzedaży **papierosy FIS,** specjalnie wyprodukowane przez Monopol Tytoniowy na okres zawodów w Zakopanem.

Papierosy te, cieszące się już wielkim powodzeniem, wyprodukowane są z **doskonałych gatunków** tytoni zagranicznych, co łatwo poznać po ich smaku. Estetyczne pudełko barwne z godłem FIS stanowić będzie zapewne **miłą pamiątkę** dla gości zagranicznych.

Monopol zapałczany wprowadził do sprzedaży od połowy bm. **zapałki FIS-owe.** Na denku pudełka widnieje również barwny znak Mistrzostw Świata.

Zapałki w tym opakowaniu ukazały się w ilości około **500 tys. pudełek** i sprzedawane będą podczas trwania zawodów oraz później aż do wyczerpania.




*Winieta na pudełku papierosów „FIS"*

***Dr. Mieczysław Orłowicz***

# Ograniczenia w strefie granicznej

1)

Wprowadzone obecnie ograniczenia ruchu turystycznego w tzw. **pasie drogi granicznej i w strefie nadgranicznej** w Karpatach Wschodnich i innych okolicach Polski wynikają z rozporządzenia Prezydenta Rzplitej **z dn. 23 grudnia 1927 r.** o granicach państwa, oraz z rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych **z dn. 22 stycznia 1937 r.** które dotyczy wykonania tamtego rozporządzenia. By je rozumieć musimy zatem poznać te rozporządzenia.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 23 grudnia 1927 r. o granicach państwa zostało częściowo zmienione rozporządzeniami z lat 1928, 1932, 1934 i 1936, a jego tekst zmieniony w ten sposób został ogłoszony w Dzienniku Ustaw RP. nr. 11 z 19 lutego 1937 r. Rozporządzenie to ustala podstawowe dla dalszych rozporządzeń pojęcia pasa drogi granicznej, strefy nadgranicznej i pasa granicznego.

Przez **pas drogi granicznej** rozumie się obszar gruntów o szerokości najwyżej **11 metrów, licząc od linii granicznej,** względnie taki sam obszar gruntu od brzegu wód granicznych. Pas drogi granicznej ma być wolny od takiego używania, które by przeszkadzało wykonywaniu robót i czynności w celu utrzymania i urządzenia granicy lub w celu prawidłowej ochrony granicy przez władze i organa państwowe, i ma służyć jako droga obchodowa dla straży pełniącej ochronę granic. Sama granica oznaczona jest linią słupów, np. na pograniczu polsko - czeskosłowackim słupów kamiennych, zaś na polsko rumuńskim — słupów żelaznych.

**Strefa nadgraniczna** obejmuje obszar leżący wzdłuż linii granicznej **szerokości 2 km,** licząc od linii granicznej. O ile tego wymagają właściwości terenu lub ukształtowanie granicy, może być strefa nadgraniczna **rozszerzona do 6 km,** względnie zwężona **poniżej 2 km,** o czym decydują urzędy wojewódzkie. Granice strefy nadgranicznej są w terenie oznaczone tablicami z napisem „strefa nadgraniczna", które turyści spotykają dość często w rejonie Karpat.

Minister spraw wewnętrznych może w drodze rozporządzeń wprowadzać na czas przejściowy na całym obszarze strefy nadgranicznej lub na pewnych jej odcinkach **ograniczenia ruchu,** które okażą się potrzebne dla celów ochrony granicy, a w szczególności uzależnić od zezwolenia władzy administracyjnej pobyt w strefie nadgranicznej osób stale tam niezamieszkałych.

Może on też wydać dla całego obszaru strefy nadgranicznej lub dla pewnych jej odcinków rozporządzenia, które okażą się konieczne dla zapewnienia ochrony granicy, np. co do ruchu nocnego, korzystania z dróg, posiadania i używania aparatów fotograficznych itp.

O wiele szerszym, aniżeli strefa nadgraniczna jest **pas graniczny,** obejmuje on bowiem **cały obszar powiatów** przylegających do granicy państwa łącznie z powiatami miejskimi, położonymi na tym obszarze. A zatem w pasie granicznym znajdują się np. całe powiaty cieszyński, żywiecki, wadowicki, nowotarski, nowosądecki itp.

O ile szerokość pasa granicznego nie osiąga w ten sposób **30 km,** włącza się do pasa granicznego również te gminy sąsiednich powiatów, których obszar leży w całości lub w części **w odległości 30 km od linii granicznej.**

Minister spraw wewnętrznych może, jeżeli względy bezpieczeństwa tego wymagają, **rozszerzyć obszar pasa granicznego** na wszystkie lub niektóre powiaty przyległe do powiatów granicznych albo na ich części.

Osobom ukaranym za pewnego rodzaju przestępstwa może być przez starostwo zabronione zamieszkiwanie i pobyt w pasie granicznym. W pasie tym może wojewoda **zawiesić lub zabronić działalności** rozmaitych stowarzyszeń, związków i spółdzielni. Minister spraw wewnętrznych może w drodze rozporządzenia wprowadzić na czas oznaczony ograniczenia, przewidziane dla strefy nadgranicznej, na niektóre obszary pasa granicznego.

*c. d. n.*

# NARESZCIE ŚNIEG!

Opady śnieżne w ostatnich dniach znacznie poprawiły warunki narciarskie w górach, nie jest to jednak jeszcze stan zadawalający.

Grubość pokrywy śnieżnej jest jeszcze stosunkowo niewielka, jednak ku pocieszeniu narciarzy musimy dodać, że obecne warunki narciarskie potrwają jeszcze najwyżej 3—4 dni, po czym nastąpią ponowne opady śnieżne przy przejściowym i niewielkim wzroście temperatury, później zaś ustali się normalna pogoda typu zimowego.

# Pobyty ryczałtowe L.P.T.

## w 17-tu uzdrowiskach i zimowiskach górskich

Wielkim powodzeniem w bieżącym sezonie cieszą się **zimowe pobyty ryczałtowe**, zorganizowane przez Ligę Popierania Turystyki, umożliwiające każdemu spędzenie urlopu zimowego w górskich miejscowościach za cenę **bardzo przystępną**.

Zimowe pobyty ryczałtowe obejmują **17 uzdrowisk i zimowisk**, wybór więc jest ogromny. Duży i całkiem dowolny jest wybór pensjonatów, stosownie do możliwości finansowych wyjeżdżającego.

Karty uczestnictwa L.P.T. na zimowe pobyty ryczałtowe uprawniają do **66% zniżki kolejowej** w przejeździe do uzdrowiska, **całkowitego zwolnienia** lub **zniżki** opłat taksy klimatycznej i ceny zabiegów leczniczych w różnej wysokości zależnie od miejscowości.

Poza tym karta uczestnictwa zawiera kupon zaliczeniowy **wartości zł 36,** który jest realizowany przy placeniu rachunku w wybranym pensjonacie. Kwotę zł 36.— zarząd pensjonatu obowiązany jest **potrącić** z rachunku.

Suma zł 36.— odpowiada należności za **8-dniowy** pobyt w najtańszej miejscowości i pensjonacie. Pobyt może być dowolnie przedłużony w ramach ważności zniżki t.j. do dnia **31 marca br.**

Po 8-dniowym pobycie w wybranej miejscowości posiadaczowi karty uczestnictwa przysługuje **bezpłatny przejazd powrotny.**

Ceny kart uczestnictwa: z odległości do 200 km — **zł 44,** ponad 200 km — **zł 47.—**

Szczegółowych informacji udzielają wszystkie przedstawicielstwa L.P.T. oraz biura podróży, gdzie również nabyć można karty uczestnictwa.



# Garaż turystyczny w Zakopanem

## ułatwia turystykę motorową na Podtatrzu

Jak już donosiliśmy w pierwszym naszym numerze, garaż LPT w Zakopanem został poświęcony i otwarty dnia 20 grudnia 1938 r. jako jedna z wielu nowych inwestycji zakopiańskich.

Już od pierwszego dnia garaż ten cieszy się dużym powodzeniem, co świadczy, jak potrzebna była ta inwestycja. Leży on na południowym krańcu wielkiego szlaku im. Marszałka J. Piłsudskiego i jest poniekąd końcowym dworcem tego szlaku. Wkrótce, gdy zostanie wykonana całość szosy Warszawa — Kraków — Zakopane, garaż będzie odgrywał poważną rolę w ruchu motorowym dla tej części szlaku.

Z tych też względów garaż LPT został urządzony i wyposażony w ten sposób, by należycie mógł spełniać swą ważną rolę, do jakiej jest przeznaczony.

Budynek garażu składa się z **hali górnej**, która może wygodnie pomieścić **50 samochodów** i hali dolnej na **10 — 15 samochodów osobowych** lub **ciężarowych.** Dojazd do obu hal garażowych umożliwiony jest wygodnymi pochylniami. Ponadto obszerna hala obsługi wyposażona w najbardziej nowoczesne aparaty i urządzenia, może pomieścić z łatwością 5—8 autobusów lub samochodów.

Osobny budynek został zbudowany na halę garażową dla pomieszczenia taboru autobusowego PKP, który wskutek stale wzrastającego ruchu turystycznego w Zakopanem, z roku na rok odpowiednio się zwiększa.

Pożyteczną nowością jest urządzenie bardzo wygodnego i schludnego **hotelu dla kierowców** garażujących samochody w garażu LPT. Hotel posiada pokoje pojedyncze i podwójne, centralne ogrzewanie, bieżącą wodę ciepłą i zimną, łazienki.

Mimo wspaniałych urządzeń, które cechują garaż LPT w Zakopanem, ceny zostały ustalone na bardzo niskim i dla wszystkich dostępnym poziomie. Za garażowanie obowiązują następujące ceny (za dobę): motocykl zł 1.—, motocykl z przyczepką zł 2.—, samochód osob. mały zł 3.—, samochód osob. duży zł 4—, autobus lub samochód ciężarowy zł 5.—.

Opłata miesięczna za garażowanie waha się od 10 do 60 zł w zależności od rodzaju pojazdu. Mycie wozów w cenie od zł 1.— do 4.—. Cena noclegu w hotelu dla kierowców wynosi zł 3.— za dobę.

W czasie od 15 grudnia do 15 kwietnia obowiązuje *20%* dodatek do powyższych cen.

Członkowie Polskich Klubów Automobilowych i Polskiego Touring Klubu korzystają z 5% rabatu. (w).

# NA NARTACH PO ZAOLZIU

## Tanie 5-dniowe wycieczki ryczałtowe L. P. T.

Pragnąc udostępnić jak najszerszym masom zwiedzenie świeżo odzyskanych ziem Śląska Zaolziańskiego, Liga Popierania Turystyki zorganizowała na okres **od 9 stycznia do 31 marca rb.** pobyty zimowe pod hasłem: „Na nartach po Zaolziu".

Do korzystania z pobytów zimowych na Zaolziu uprawniają **karty uczestnictwa**, służące jednocześnie do uzyskania **66% zniżki kolejowej** przy przejeździe do stacji Jabłonków. Mosty Śl. Łomna Dolna, Gnojnik i Bystrzyca.

Karta uczestnictwa zawiera również 5 kuponów na nocleg ze śniadaniem w jednym z hoteli, pensjonatów lub schronisk górskich Zaolzia.

Ceny kart uczestnictwa: z odległości do 200 km — **zł 20,** ponad 200 km — **zł 22.50.**

Szczegółowych informacji o pobytach na Zaolziu udzielają wszystkie przedstawicielstwa L.P.T. i biura podróży, gdzie również nabywać można karty uczestnictwa.

# O Puchar Czarnohorski

## Zawody Narciarskie w Worochcie

Na zakończenie Marszu Huculskiego Szlakiem II Brygady Legionów Sekcja Narciarska Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego, oddział w Stanisławowie organizuje w dniach 4 i 5 lutego w Worochcie Zawody Narciarskie (biegi i skoki) o **II Puchar Czarnohorski** PTT i o **Nagrodę Przechodnią** wojewody Stefana Pasławskiego. Obrońcą pucharu w roku 1939 jest Sekcja Narciarska PTT Zakopane, zaś „Nagrody Przechodniej" broni Jan Bobowski, „Wisła" Zakopane.

W tym czasie obowiązywać będą do Worochty 66% zniżki kolejowe za kartami uczestnictwa Ligi Popierania Turystyki w cenie zł 2.50 które można nabyć we wszystkich biurach podróży.

# Jedziemy do Wilna!

## Pociąg popularny na zawody narciarskie

W dniu 1 lutego rb. wyjedzie z Warszawy pociąg popularny na **4-dniową wycieczkę do Wilna** pod hasłem „Na Zawody Narciarskie o Mistrzostwo II Okręgu P.Z.N.".

Pociąg popularny, organizowany przez Ligę Popierania Turystyki odejdzie w dniu 1 lutego o godz. *22* m. 05 ze stacji **Warszawa - Wileńska i powróci** na tę samą stację w dniu **6 lutego** rb. o godz. 4 m. 25.

Cena karty kontrolnej na ten pociąg wynosi **zł 17.—.**

# *Jedziemy*

*Rys. S. Szpakowski*



Chcesz zabrać to wszystko



i zdążyć?



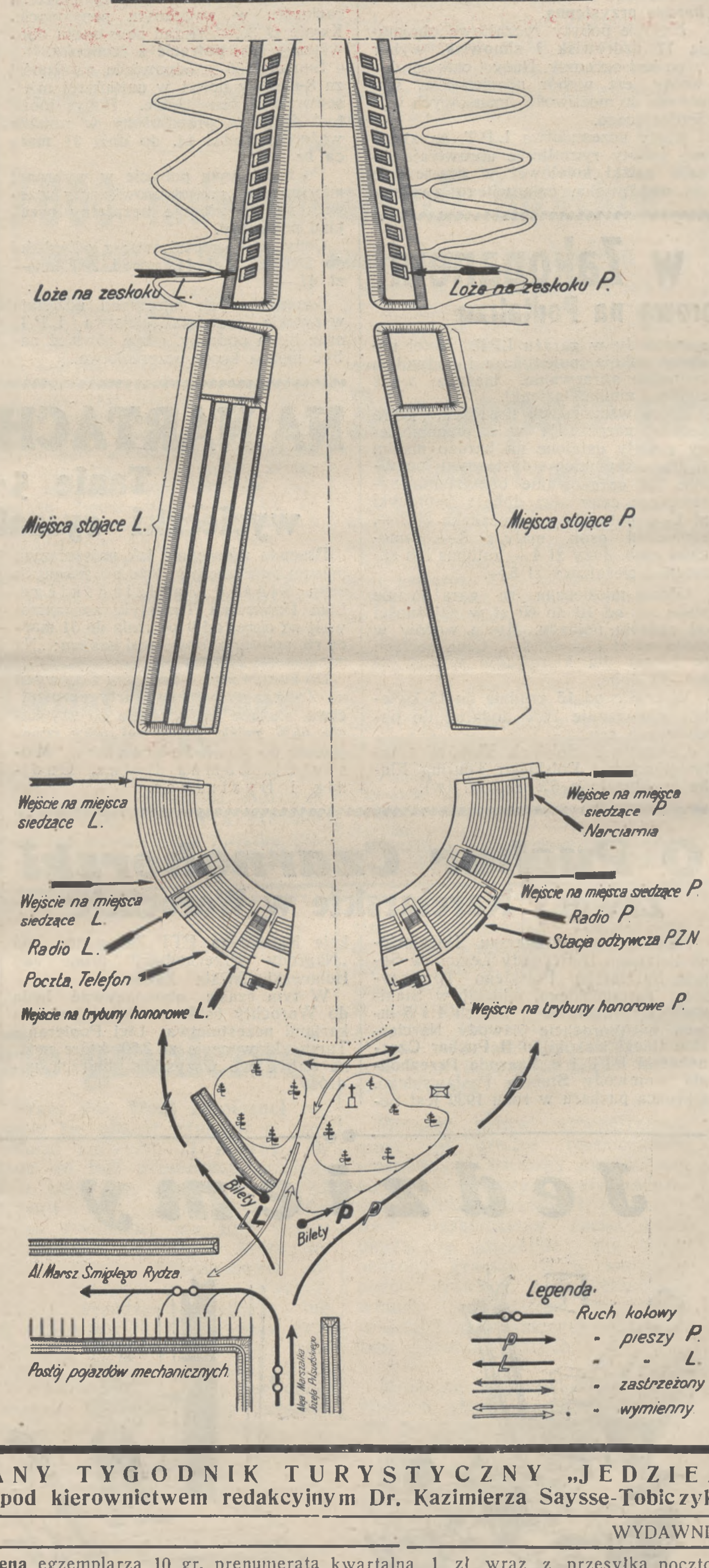
Okazało się, że ja czekam




i przez ciebie się spóźniamy.

# FIS ZAKOPANE 11-19 luty 1939

## PLAN STADIONU P.Z.N.




# PROGRAM

**uroczystości i zawodów o Mistrzostwo Świata w Zakopanem**

11 LUTY, SOBOTA
Godz. 12 — Uroczystość otwarcia zawodów

12 LUTY, NIEDZIELA
Godz. 12 — Bieg zjazdowy panów
„ 13 — Bieg zjazdowy pań

13 LUTY, PONIEDZIAŁEK
Godz. 9 — Bieg rozstawny 4 x 10 km.

14 LUTY, WTOREK
Godz. 10 — Slalom panów
„ 11.30 — Slalom pań
„ 18 — Rozdanie nagród za zjazdową część progr. Mistrzostw.

15 LUTY, ŚRODA
Godz. 10 — Bieg 18 km otwarty i dla biegu złożonego

16 LUTY, CZWARTEK
Godz. 12 — Konkurs skoków dla biegu złożonego

17 LUTY, PIĄTEK
Godz. 8 — Z okazji Narciarskich Mistrzostw Świata odbędzie się w tym dniu wojskowy bieg patrolowy w konkurencji międzynarodowej.

18 LUTY, SOBOTA
Godz. 9 — Bieg 50 km.

19 LUTY, NIEDZIELA
Godz. 12 — Konkurs skoków
„ 18 — Rozdanie nagród i uroczystość zamknięcia zawodów.

## Ochrona prawna odznaki zawodów FIS

Komitet Organizacyjny Zawodów FIS 1939 zwraca uwagę, że oficjalna odznaka zawodów jest **prawnie chroniona** i jakiekolwiek podrabianie jej **będzie ścigane.**

Zastrzeżenie to nie dotyczy wyzyskania odznaki dla oznaczania w celach reklamowych różnych wyrobów przemysłowych, które jest **mile widziane,** dotyczy zaś ono wyłącznie **podrabiania wzoru w postaci odznaki. (z).**

## Biura Komitetu w Zakopanem

Biuro Kwaterunkowe i „recepcja" dworzec kolejowy,
Prezydium Komitetu Organizacyjnego hotel „Stamary" ul. Kościuszki,
Biuro Sekretariatu Generalnego hotel „Stamary" ul. Kościuszki,
Sportowe Kierownictwo Zawodów hotel „Morskie Oko" ul. Krupówki
Kwatera prasowa hotel „Stamary" ul. Kościuszki,
Kwatera radiowa hotel „Stamary" ul. Kościuszki,
Biuro filmowe i „foto" hotel „Stamary" ul. Kościuszki,
Biuro Kom. Reprezentacyjnej hotel „Stamary" ul. Kościuszki.
Naczelny lekarz Zawodów willa „Lipnica",
Zakopiańskie biuro PZN ul. Kościuszki 8, I-p.,
Biuro Kom. Skarbowej ul. Kościuszki naprzeciw LPT
Kierownictwo Stadionu PZN Stadion ul. Piłsudskiego,
Główne biuro turystyczne Liga Pop. Turyst. ul. Kościuszki 8,
Biura informacyjne dworzec kolejowy,
Biura informacyjne Liga Pop. Turyst., ul. Kościuszki 8
Biuro podróży P.B.P. „Orbis" ul. Krupówki.
Hotel górski na Kalatówkach Polana Kalatówki,
Dyrekcja kolejki na Kasprowy Kuźnice,
Dyrekcja kolei na Gubałówkę Gubałówka.

## Kwatery masowe na FIS dla 500 osób po 1 zł dziennie

Chcąc umożliwić jak najszerszym masom oglądanie tak wielkiej imprezy narciarskiej, jaką są Narciarskie Mistrzostwa Świata F. I. S. Liga Popierania Turystyki przygotowuje w zakopiańskich budynkach szkolnych specjalne kwatery masowe, gdzie już **za cenę 1 zł** będzie można znaleźć skromne, lecz wygodny nocleg.

Kwatery masowe będą w stanie pomieścić **około 500 osób** na siennikach w salach zbiorowych.

Zamówienia na kwatery masowe przyjmuje Biuro Kwaterunkowe LPT w Zakopanem, ul. Kościuszki lub na dworcu kolejowym. (w).

ILUSTROWANY TYGODNIK TURYSTYCZNY „JEDZIEMY NA FIS"
**pod kierownictwem redakcyjnym Dr. Kazimierza Saysse-Tobiczyka**

Redaktor: **Dr Adam Zieliński** WYDAWNICTWO LIGI POPIERANIA TURYSTYKI

**Cena** egzemplarza 10 gr, prenumerata kwartalna 1 zł wraz z przesyłką pocztową

Adres Redakcji: Warszawa. Marszałkowska 3/5 (Dom Prasy S.A.).
Sekretariat Redakcji czynny codziennie w godzinach od 12 — 14 po poł. — pokój Nr 303, tel. 8-02-40 wew. 100.
Administracja: Zarząd Główny Ligi Popierania Turystyki, Warszawa, Mokotowska 61, tel. 7.17-74

Druk Dom Prasy, S. A., Warszawa.